

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA
MANADO NOMOR 4 TAHUN 2019 TENTANG
KETENTRAMAN DAN KETERTIBAN UMUM
(STUDI KHUSUS TENTANG TERTIB LALU LINTAS
DAN JALAN DI KOTA MANADO)¹**

Oleh: Mukti Qidran Bajili Bachdar²

Lendy Siar³

Audi H. Pondaag⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui bagaimana pengaturan Tertib Lalu Lintas dan Jalan berdasarkan Perda Kota Manado Nomor 4 tahun 2019 tentang ketentraman dan ketertiban umum dan bagaimana Pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah terhadap pengguna ruang milik jalan yang mengganggu lalu lintas di Kota Manado yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Pengaturan Tertib Lalu Lintas dan Jalan berdasarkan Perda Kota Manado Nomor 4 Tahun 2019 tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum bisa sudah menjamin ketertiban dan kondusifitas lalu lintas dan jalan. Pengaturan dan kebijakan yang dibuat untuk menangani dan menjaga ketertiban lalu lintas dan jalan. Mulai dari UU LLAJ, Peraturan Pemerintah hingga Perda. Sangat baik yaitu dari pengaturan prasarana jalan, kendaraan, pengendara, etika berkendara, syarat berkendara, pelanggaran, penegakan, dan sanksi. Tetapi kembali lagi ke penerapan kebijakan tersebut yang masih belum maksimal. 2. Pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah terhadap pengguna ruang milik jalan yang mengganggu lalu lintas di Kota Manado belum maksimal. Masalah-masalah lalu lintas yang ada di Kota Manado, faktor penghambat dan faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas dan jalan di Kota Manado tetap saja masih belum bisa memberikan keadaan lalu lintas di Kota Manado menjadi kondusif. Kurangnya pemahaman masyarakat terkait tertib lalu lintas dan kurangnya tindakan penegakan oleh instansi terkait, telah membuat masyarakat sebagai pengguna jalan tetap melakukan

pelanggaran yang sama yang menyebabkan kondisi jalan yang tidak kondusif. Karena ketika ada tindakan dari instansi terkait ataupun patroli dan penindakan dari petugas membuat masyarakat sebagai pengguna jalan memberikan dampak jalan menjadi kondusif. Dengan demikian pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah terhadap pengguna ruang milik jalan yang mengganggu lalu lintas di Kota Manado bisa dikatakan fleksibel ataupun belum maksimal.

Kata kunci: tertib lalu lintas;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penulisan

Pemerintah Kota Manado mengeluarkan (PERDA) Peraturan Daerah Kota Manado No 4 Tahun 2019 Tentang Ketertiban dan Ketentraman Umum. Dalam Peraturan Daerah ini mengatur mengenai berbagai macam persoalan mulai dari tertib fasilitas umum, **tertib lalu lintas dan jalan**, tertib bangunan dan reklame, tertib lingkungan, dan persoalan hak dan kewajiban masyarakat.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan Tertib Lalu Lintas dan Jalan berdasarkan Perda Kota Manado Nomor 4 tahun 2019 tentang ketentraman dan ketertiban umum?
2. Bagaimana Pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah terhadap pengguna ruang milik jalan yang mengganggu lalu lintas di Kota Manado?

C. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode penelitian *socio legal*.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Tertib Lalu Lintas dan Jalan berdasarkan Perda Kota Manado Nomor 4 tahun 2019 tentang ketentraman dan ketertiban umum

Teori hierarki merupakan teori mengenai sistem hukum yang diperkenalkan oleh Hans Kelsen yang menyatakan bahwa sistem hukum merupakan sistem anak tangga dengan kaidah berjenjang. Hubungan antara norma yang mengatur pembuatan norma lain dan norma lain tersebut dapat disebut sebagai hubungan super

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101211

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

dan sub-ordinasi dalam konteks spasial.⁵ Norma yang menentukan pembuatan norma lain adalah *superior*, sedangkan norma yang dibuat adalah *inferior*. Pembuatan yang ditentukan oleh norma yang lebih tinggi menjadi alasan validitas keseluruhan tata hukum yang membentuk kesatuan.⁶

Penciptaan atau pembuatan norma-norma yang lebih rendah adalah ditentukan oleh norma-norma yang lebih tinggi, dan norma yang tertinggi merupakan validitas dari seluruh tatanan hukum.⁷ Dari kutipan di atas maka norma hukum yang paling rendah harus berpegangan pada norma hukum yang lebih tinggi, dan norma hukum yang tertinggi harus berpegangan pada norma hukum yang paling mendasar (*grundnorm*) seperti Pancasila.⁸

Teori Hans Kelsen mengenai hierarki norma hukum yang paling dikenal adalah *stufenbautheorie* yang menjelaskan tentang hierarki norma hukum dan rantai validitas yang membentuk piramida, kemudian teori tersebut dikembangkan oleh Nawiasky.⁹ Susunan norma menurut teori tersebut adalah norma fundamental negara aturan dasar negara undang-undang formal dan peraturan pelaksanaan dan otonom.¹⁰

Berdasarkan teori Nawiasky tersebut, A. Attamimi membandingkannya dengan teori Kelsen dan menerapkannya pada struktur tata hukum. Berdasarkan teori tersebut, struktur tata hukum Indonesia adalah:¹¹

1. *Staatsfundamentalnorm*: Pancasila (Pembukaan UUD NRI Tahun 1945)
2. *Staatsgrundgesetz*: Batang tubuh UUD NRI Tahun 1945, Tap MPR, dan Konvensi Ketatanegaraan;

⁵Asshiddiqie, Jimly. "Teori Hans Kelsen Tentang Hukum", Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2006, Hlm 110.

⁶*Ibid.* Hlm 110.

⁷Kelsen, Hans. "Teori umum tentang hukum dan negara", Jakarta: Nusamedia, 2011 Hlm 1.

⁸Takalamingan, Zidan. *Implikasi PERPPU NO.1 Tahun 2020 Terhadap Pertanggung jawaban Pemerintah Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan*, Manado: Universitas Sam Ratulangi, 2020, Hlm 43.

⁹Sabon, Max B. "Ilmu Negara", Jakarta: Universitas Atma Jaya, 2019, Hlm 27.

¹⁰Attamimi, Hamid S. "Peranan Keputusan Presiden dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara", Jakarta: Pascasarjana Universitas Indonesia, 1990, Hlm 287.

¹¹*Ibid.* Hlm 287.

3. *Formell gesetz*: Undang-Undang;

4. *Verordnung en Autonome Satzung*: Contoh dari norma *Verordnung* adalah Peraturan Pemerintah, sedangkan norma *Autonome Satzung* adalah perda dan sebagainya.

Perlu diketahui bahwa kewenangan untuk melaksanakan tugas penegakan hukum dan pengaturan di bidang lalu lintas ada pada Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia sesuai Pasal 1 angka 3 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No. 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor: "Korps Lalu Lintas Polri yang selanjutnya disebut Korlantas Polri adalah unsur pelaksana tugas pokok bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas yang berada di bawah Kapolri serta bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta patroli jalan raya."

Dalam keadaan tertentu untuk Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melakukan tindakan sebagai berikut:¹²

- a. Memberhentikan arus Lalu Lintas dan/atau Pengguna Jalan;
- b. Memerintahkan Pengguna Jalan untuk jalan terus;
- c. Mempercepat arus Lalu Lintas;
- d. Memperlambat arus Lalu Lintas;
- e. Mengalihkan arah arus Lalu Lintas;
- f. Menutup dan membuka arus lalu lintas.

Untuk memahami lebih jauh mengenai lalu lintas, maka harus pahami point-point dari UU LLAJ. Pasal 1 angka 2 UU LLAJ mendefinisikan lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan Pasal 1 angka 11 UU LLAJ mendefinisikan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau

¹²Pasal 104 ayat (1) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ("UU LLAJ") dan Pasal 4 ayat (2) Dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Pengaturan Lalu Lintas Keadaan Tertentu Dan Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas ("Perkapolri 10/2012").

barang yang berupa jalan dan fasilitas jalan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa segala sesuatu yang bergerak di jalan atau fasilitas jalan harus mematuhi peraturan lalu lintas. Seperti telah disebutkan sebelumnya, bahwa salah satu tujuan dari dibentuknya UU LLAJ ini yaitu untuk mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Penegakan hukum kepada para pelanggar peraturan lalu lintas harus dilakukan. UU LLAJ mengatur bahwa setiap orang wajib untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Ketentuan pidana yang terdapat dalam UU LLAJ ini dikenakan kepada setiap orang, yang artinya adalah UU LLAJ ini melekat kepada setiap orang yang menggunakan jalan. Oleh karena itu, setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh setiap orang harus diberikan sanksi kecuali ditentukan lain oleh peraturan perundang-undangan.¹³

Pada pasal 3 UU LLAJ menyebutkan mengenai tujuan dari UU LLAJ, yaitu:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

UU LLAJ sendiri sudah mengatur mengenai jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm, Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan/ lajur kiri, tidak hentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak tutup kendaraan selama berjalan.¹⁴

Adapun sanksi yang diatur dalam UU LLAJ yaitu setiap pengendara yang melanggar rambu

lalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 287 ayat 1). Setiap pengendara yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500.000,- (Pasal 287 ayat 5).

Peraturan Daerah sebagai penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menanggung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, maka dalam Peraturan Daerah Kota Manado Nomor 4 Tahun 2019 tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum, telah mengatur mengenai tertib lalu lintas dan jalan. Pada pasal 1 ayat 18 menyebutkan "jalan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel." Pada pasal 1 ayat 21 menyebutkan "Kendaraan adalah suatu sarana angkutan di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor."

Maksud dan tujuan dari Perda ini disebutkan dalam pasal 3 dan 4. Pada pasal 3 "pengaturan mengenai ketentraman dan ketertiban umum dimaksudkan sebagai pedoman dan rujukan utama yang mengatur secara khusus dan komprehensif penyelenggaraan ketertiban umum dalam rangka mewujudkan pemerintahan daerah yang efektif, efisien, kondusif dan dinamis yang mensyarakatkan adanya dukungan partisipasi masyarakat."

Pada pasal 4 pengaturan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 bertujuan untuk Mempermudah aparat /petugas dalam mencari rujukan dan sumber hukum dalam melaksanakan tugas-tugas operasional, mendorong terwujudnya peningkatan kinerja instansi dilingkungan pemerintah daerah, dan mendorong terwujudnya masyarakat yang tertib dalam menjalankan kegiatan/usaha.

Perda ini sendiri mengatur mengenai jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan jalan antara lain sebagai berikut setiap orang dilarang

¹³Doly, Denico. *Penegakan Hukum terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Kajian Vol. 20 No. 3 September 2015, Hlm 219-240.

¹⁴Pasal 275 – 303, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

menggunakan tepi jalan umum, trotoar, jalur hijau, pinggiran tool, kolong jembatan, taman dan/atau areal penghijauan sebagai tempat menginap, tempat tinggal dan /atau tempat melakukan kegiatan usaha. (pasal 12)

Adapun sanksi dalam Perda ini yaitu pada pasal 45 “Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 11, pasal 12, pasal 13, pasal 14 diancam pidana kurungan paling lama 3 (tiga bulan atau pidana denda paling banyak Rp 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).”

Dalam awalan pasal mengenai tertib lalu lintas dan jelas menyebutkan mengenai “setiap orang berhak mendapatkan keamanan dan kenyamanan berjalan dan berlalu lintas”.¹⁵ Dari observasi, wawancara dan lain lain, terdapat berbagai penyebab, sebagai keamanan dan ketertiban berjalan dan berlalu lintas tidak di pengaruhi setiap orang yang berhak atau parkir sembarangan, menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, pejalan kaki tidak berjalan di trotoar dan lain sebagainya.

Kemudian untuk memberikan penekanan terhadap gagasan atau pelanggaran atas keamanan, kenyamanan berjalan dan berlalu lintas maka pada pasal selanjutnya menyebutkan “Pemerintah daerah berwenang melakukan penertiban terhadap pengguna milik jalan yang mengganggu lalu lintas sesuai dengan kewenangan yang diberikan dalam peraturan perundang-undangan”¹⁶

Perda ini sebenarnya berkaitan dengan peraturan-peraturan yang lain, dibidang fasilitas umum, tertib bangunan, lingkungan, gelandangan/peminta sumbangan, tempat umum, tertib tempat keramaian, tetib sungai ini semua saling terkait dengan tertib lalu lintas dan jalan.

B. Pelaksanaan Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Pengguna Ruang Milik Jalan Yang Mengganggu Lalu Lintas di Kota Manado

1. Dinas Perhubungan¹⁷

- a. Masalah masalah tertib lalu lintas di Kota Manado.

¹⁵Pasal 8 ayat 1 UU LLAJ.

¹⁶Pasal 8 ayat 2 UU LLAJ

¹⁷Belly V. Kalalo sebagai bidang Manajemen Rekayasa Dinas Perhubungan Kota Manado pada tanggal 9 Agustus 2021.

Budaya masyarakat Kota Manado, khususnya pengemudi, yang mana pengemudi belum menyadari untuk menyiapkan kelengkapan dalam rangka mengendarai kendaraan bermotor.

Pemberian sosialisasi mengenai lalu lintas kepada masyarakat sudah dilaksanakan, tetapi kenyataannya masyarakat banyak yang melanggar rambu-rambu lalu lintas dan peraturan yang di berlakukan untuk kemandan lalu lintas.

Masalah ketertiban itu temporer, misalnya jika dalam pos keamanan lalu lintas ada petugas maka lalu lintas akan bagus dan tertib, tetapi kalau tidak ada petugas maka akan semrawut (kacau balau). Dan yang paling semrawut adalah angkutan umum yang sembarangan menaik dan menurunkan penumpang. Masalah lalu lintas lainnya adalah parkir sembarangan sehingga Pemerintah Kota Manado mengeluarkan Peraturan Wali Kota No 4 tahun 2018. Juga ada Kendaraan berat atau tonase 3,5ton yang masuk kota yang menyebabkan kemacetan, sehingga membuat Pemerintah Kota membuat aturan adanya waktu tertentu untuk masuk ke kota bagi tonase dan kendraan berat.

Untuk ketertiban lalu lintas juga menjadi kendala adalah masyarakat, yang di mana budaya yang kurang mengikuti regulasi yang mengatur, misalnya masyarakat tidak menyebrang jalan di *zebra cros*.

2. Faktor penghambat dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Pengendara terutama dari supir pengemudi angkutan Umum, jalan yang sempit angkutan umum berhenti menunggu penumpang tanpa memperdulikan lalu lintas.

Faktor selanjutnya banyaknya kendaraan dan terus bertambah sedangkan jalan *stack*. Pengalihan faktor penghambat ini dengan dibuatnya *one way* tetapi malah membuat para pengemudi melawan arah guna mencari jalan terdekat.

Masih jadi pertanyaan apakah Sanksi tilangnya rendah sehingga efek jeranya tidak ada.

a. Faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Peberian sosialisasi terkait adanya rambu-rambu lalu lintas yang terpampang di jalan-jalan dan melakukan penertiban guna memberikan keamanan dan ketertiban lalu lintas.

Faktor pendukung lain adalah peraturan. Peraturan Wali Kota Manado Nomor 4 Tahun 2018 Tentang Penataan dan Penindakan Parkir di Kota Manado, yang memberikan kewenangan kepada Dinas Perhubungan (Dishub) untuk mengadakan penindakan.

Selanjutnya mengenai kendaraan berat atau tonase, dalam pengaturan Daerah Kota Manado memberikan aturan jam masuk kota dengan tonase 3,5 ton pada waktu-waktu tertentu yaitu pada jam 10 sampai jam 6.

Untuk ketertiban lalu lintas tercipta juga apabila ada keterlibatan dari *stake holder*. *Stake holder* yang dimaksud regulator (pengaturan), pengusaha angkot, pengusaha dibidang transportasi, instansi terkait dan terutama masyarakat.

Di Kota Manado juga mempunyai Forum Lalu Lintas, di dalamnya ada Kepolisian, Dinas Perhubungan, Satpol pp, TNI dan juga Organda. Dan juga Untuk menjamin dan keamanan tertib lalu lintas maka dipasang rambu-rambu lalu lintas untuk memberikan peringatan, dari tanda dilarang parkir hingga pita penggadu.

b. Implikasi (dampak) dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Dampak penerapan tertib lalu lintas ini *relative*, Dinas perhubungan kota Manado memiliki pos yang tersebar di Kota Manado yaitu sebanyak 17-18 pos. Dengan keterbatasan prasonil di upayakan pengaturan dan pengendalian lalu lintas memberikan *output* kenyamanan masyarakat. Di mana pos-pos ini mengantisipasi daerah yang rawan terjadi masalah kemacetan dan masalah lalu lintas lainnya.

Penanganan lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Manado, tetap bekerja sama dengan Kepolisian untuk pengaturan lalu lintas antara lain di Citraland, Simpang Tiga Winangun, Patung Samrat, Sario, Zero Point, Patung Wolter Monginsidi, Konter Simpang Tiga Manibang, MTC, Mantos, IT Center, TKB, Simpang Lima Shopping Senter, Simpang Empat

Plasa, Bakar Rica, Kantor Wali Kota, Perempatan Banjer, Paal Dua.

Dinas perhubungan juga memiliki Brigadier Mobile yang sifatnya insidentil. Ketika pos-pos ada petugas, dan tempat terjadinya kemacetan dan masalah lalu lintas lainnya, maka brigadier mobile ini yang menanganinya.

Dari Kepolisian melakukan rekayasa jalan, dimana dari Dinas Perhubungan melakukan kerja sama dengan warga lalu lintas Polresta Manado. Jadi untuk penanganan ketertiban berlalu lintas dari Dinas Perhubungan memasang pos-pos pengamanan dan pengaturan lalu lintas, tetapi dishub tidak bertindak tetapi hanya sekedar mengatur, kecuali Pegawai Negeri Sipil. Dengan tidak bisanya Dinas Perhubungan melakukan penindakan maka masyarakat menjadi tidak ragu melakukan pelanggaran lalu lintas, dari melanggar rambu lalu lintas, tidak beretika dalam berkendara dan sebagainya yang mengakibatkan kemacetan.

Upaya Dinas Perhubungan selama ini belum bisa menghilangkan kemacetan tetapi untuk meminimalisir kemacetan. Dinas Perhubungan sudah sangat berupaya dengan harapan ada kesadaran dan kontribusi dari masyarakat.

Dinas Perhubungan selalu persuasive dalam melakukan tindakan di lapangan terutama kepada para angkutan umum. Penyampaian dan penindakan Dari Dinas Perhubungan harus nyaman dan baik bagi masyarakat.

Untuk menghilangkan kemacetan dewasa ini bisa dibilang mustahil, dikarenakan kendaraan bertambah sedangkan jalan *stack*. Untuk menimalisir kemacetan yang kendalanya kendaraan bertambah sedangkan jalan *stack* maka Dinas Perhubungan siasati dengan rekayasa jalan. Di buat jalan *one way* (satu arah) agar memperpanjang jarak antar kendaraan, jikalau jalan yang *contraflow* (berlawanan arah) itu rentan terjadi kemacetan dan kecelakaan. Tetapi dengan rekayasa jalan *one way* masyarakat ternyata melakukan lawan arah.

Untuk menjamin dan keamanan tertib lalu lintas maka dipasang rambu-rambu lalu lintas untuk memberikan peringatan, dari tanda dilarang parkir hingga pita penggadu.

a. Kepolisian (Satlantas)¹⁸

a. Masalah-masalah tertib lalu lintas di Kota Manado

Mengenai masalah lalu lintas kalau di lihat dari kemacetan jalan, pelanggaran lalu lintas, dan juga kecelakaan lalu lintas.

Terkait dengan rambu-rambu dan Perda maupun Perwakot pasti ada permasalahan kemudian diterbitkan. Setelah rambu-rambu di pasang dan adanya tahapan seperti sosialisasi kemudian penindakan teguran, tilang, pengempesan ban, dan derek. Inilah yang menjadi masalah, masyarakat sudah mengetahui kalau adanya rambu-rambu tetapi tetap saja melanggar. Prasarana jalan dan prasarana untuk menertibkan yang kurang memadai juga mejadi masalah lalu lintas dan jalan di Kota Manado.

Perkembangan kendaraan lebih besar dari pada fasilitas jalan dan banyaknya kendaraan yang di beli di luar daerah dan di masukan ke Kota Manado, sedangkan di Kota Manado juga ada pengadaan kendaraan sendiri.

Pusat perbelanjaan yang cukup besar dan memiliki lahan parkir yang berbayar sehingga masyarakat lebih memilih parkir di tepi jalan dengan pemikiran tidak lama untuk melakukan pembelian.

CCTV juga menjadi kendala karena operatornya dari Direktorat, regional Sulawesi Utara. Yang dimana seluruh Polres ada di dalamnya. Sehingga seharusnya dari Polresta Kota Manado memiliki CCTVnya sendiri. Dengan konsep di awasi oleh Polresta Kota Manado dan di pantau/disabungkan ke pusat.

b. Faktor penghambat dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Dengan masalah masalah tersebut maka penghambatnya adalah kesadaran masyarakat yang belum tumbuh secara sempurna. Rambu lalu lintas yang terpampang akan tetapi tetap dilarang oleh pengemudi.

Dari interen Satlantas kadang memiliki keterbatasan petugas, ini juga menjadi penghambat. Karena kurangnya dukungan anggaran, Denga patrolinya petugas maka otomatis akan adanya sosialisasi dari Satlantas. Sehingga membutuhkan prasarana dan

porsonil. Porsonil dari Dishub, Satpol pp dan Satlantas.

Masyarakat juga yang belum tersosialisasi Perda dan Perwakot, karena belum semua masyarakat yang tau soal pengaturan ini, maka kemudian masyarakat belum sadar betul terkait lalu lintas. Misalnya dampak dari parkir sembarangan bisa menyebabkan kemacetan dan lain lain.

Jikalau sudah di sosialisasi, sudah di terapkan, kemudian masih ada kendala maka adanya keterbatasan sarana, keterbatasan porsonil dan kesadaran masyarakat.

c. Faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Mengenai faktor pendukung yaitu adanya penegakan dan adanya sanksi. Faktor pendukung dalam pelaksanaan Perda / Perwako ini adanya pemberian anggaran untuk anggota yang turun patroli, yang dimana konsekuensinya ketika diterbitkan suatu peraturan, untuk penegakan hukum minimal adanya dukungan sosialisasi dan dukungan anggaran.

Menjadi faktor pendukung juga yaitu dari instansi-instansi terkait dan petugas-petugas. Yang dimana salah satu indikasi ketertiban masyarakat adalah adanya porsonil penjagaan kondisi lalu lintas.

Patroli mobile, yang di dukung oleh CCTV ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang diprogram secara otomatis sehingga bisa mengidentifikasi adanya pelanggaran-pelanggran yang terjadi di lalu lintas. Sedangkan CCTV yang manual, dibutuhkan petugas untuk melakukan *screenshot* untuk menangkap foto agar supaya bisa melihat adanya pelanggaran lalu lintas.

Untuk kepolisian CCTV ETLE berada di depan SPBU Jln. Piere Tandean. Sedangkan untuk CCTV Pemkot 100 titik lokasi. Dimana lokasi CCTV tersebut berada di lampu merah, persimpangan jalan, daerah rawan macet, daerah rawan kemacetan dan juga rawan kejahatan. Sehingga dengan adanya CCTV ini maka menjadi salah satu pendukung, ketika terlihat adanya pelanggaran bisa di tindak dengan cepat.

d. Implikasi (dampak) dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Dampak penerapannya dari Satlantas merasa efektif, karena begitu Satlantas

¹⁸AKP Lilik Setiono SH sebagai Wakil Ketua Satuan Polisi Lalu Lintas (WAKASAT) Kota Manado pada tanggal 8 September 2021.

melaksanakan himbauan dan penindakan lalu lintas akan tertib dan tidak ada yang parkir sembarangan lagi. Ketika Satlantas tidak melakukan patroli karena ada tugas lain, masyarakat mengambil kesempatan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. Yang dimana kami mengakui kurangnya personil dalam penegakannya akan tetapi kembali lagi ke kesadaran masyarakat sebagai pengguna jalan.

Dampak penerapannya Satlantas merasa bagus, karena adanya aturan yang di tetapkan. Perda / Perwako sudah tepat dengan adanya pengaturan dan sanksinya, tetapi perlu adanya dukungan. Yang patut di evaluasi dukungannya tambahan personil, tambahan prasarana jalan juga untuk mobile, juga insentif untuk pemberian honor bagi petugas yang melakukan patroli.

b. Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP)¹⁹

a. Masalah-masalah tertib lalu lintas di Kota Manado.

Mulai dari masalah parkir sembarangan di trotoar depan sualayan sampai parkir di rambu larang parkir. Angkutan umum yang berhenti dan parkir sembarangan untuk menunggu penumpang. Arus masuk ke tempat Super market, Bank, dan tempat tempat lain yang menimbulkan kemacetan dan gangguan dalam lalu lintas. Banyaknya pejalan kaki yang menyeberang jalan juga menjadi salah satu faktor penghambur dalam lalu lintas.

b. Faktor penghambat dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Arus masuk ke tempat Super market, Bank, dan tempat tempat lain yang menimbulkan kemacetan dan gangguan dalam lalu lintas. Banyaknya pejalan kaki yang menyeberang jalan juga menjadi salah satu faktor penghambat dalam lalu lintas.

Juga menjadi penghambat ketika Satpol PP dalam bertindak untuk menertibkan, dikarenakan perlunya permintaan dari perhubungan, ataupun dari kepolisian untuk meminta tambahan personil. Dengan hal ini juga bisa melihat faktor

penghambat dalam penertiban tertib lalu lintas di Kota Manado.

c. Faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Pos Polisi / pos penjaga yang dimana pos tersebut di isi oleh anggota Polisi dan anggota Dishub agar terciptanya ketentraman dan ketertiban lalu lintas.

Satpol PP di minta oleh Dinas Perhubungan untuk meminta bantuan mengenai tertib lalu lintas, maka Satpol PP akan tertibkan. Karena Satpol PP merupakan penegakan perundang-undangan daerah.

Sapol PP melakukan patroli untuk menertibkan keamana dan ketertiban umum, dan melihat adanya penanganan lalu lintas oleh kepolisian ataupun Dinas Perhubungan maka Satpol PP akan membantu menertibkan.

d. Implikasi (dampak) dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Sampai saat ini dilihat situasi dan kondisi yang ada dampak yang adai sudah baik. Kepolisian yang mengadakan Kamera pengintai (CCTV) untuk tilang elektronik dan penindakan yang cepat.

Tapi jika dilihat dari sistemnya, dengan kurangnya pelanggar-pelanggar yang ada pada tahun 2021 maka dampak penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado sudah baik. Penertiban Lalu lintas sudah baik, tetapi tidak di pungkiri adanya faktor-faktor penghambat yang telah disebutkan, salah satunya banyaknya toko-toko yang berjejeran.

Baiknya penertiban lalu lintas juga bisa di lihat dari permintaan personil ke Satpol PP, yang dimana tidak ada permintaan personil ke satpol PP sehingga bisa di kaitakna tertib lalu lintas dan jalan sudah baik.

c. Pemerintah Kota ²⁰

a. Masalah-masalah tertib lalu lintas di Kota Manado.

Terkait ruang milik jalan (Rumija) Contohnya di Jln. Bolivard, di daerah tersebut adanya ruangan milik jalan yang harusnya di dimanfaatkan untuk pejalan

¹⁹Herry Alfred Ratu SE sebagai Kepala Bidang Penegakan Perundang-undangan Satpol PP Kota Manado pada tanggal 30 Agustus 2021.

²⁰Julike E. Tacalao, SH sebagai Kasubag Perundang Undangan Kantor Wali Kota Manado pada tanggal 15 September 2021.

kaki, tapi ternyata di manfaatkan oleh orang-orang untuk berjualan, sehingga orang yang berjalan sudah tidak bisa.

Di Jln. Samrat, ruang milik jalan yang harusnya untuk trotoar tapi di gunakan sebagai tempat parkir ini dikarena toko di daerah tersebut tidak ada ruang parkir sehingga memakai trotoar sebagai tempat parkir. Harusnya bangunan itu memiliki GSB (garis simpang dan bangunan). Pemerintah Daerah, yakni Pemerintah Kota memiliki kewenangan untuk mengatur hal tersebut, salah satu dengan di keluarkan perda ini. Baik Dinas Perhubungan, Satpol PP, PUPR yang mengatur perizinan.

- b. Faktor penghambat dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Untuk penghambat, keterlajuran masyarakat yang sudah membangun bangunan permanen yang tidak menyediakan tempat parkir karena bangunan yang didirikan sudah rapat dengan trotoar.

Dengan sepengamatan Pemerintah Kota Manado tergantung dari pengawasannya bagaimana. Karena sudah terpola pola pikir masyarakat kalau tidak ada petugas maka boleh menerobos lampu merah ataupun melanggar rambu-rambu lalu lintas. Tapi ketika ada personil Polisi yang menjaga masyarakat tidak berani melakukan pelanggaran maka akan tertib dan aman, tapi ketika tidak ada petugas yang berjaga maka lalu lintas akan sembraut. Dan tempat usaha yang tidak menyediakan ruang parkir sehingga terjadinya parkir sembarangan akan menyebabkan kemacetan.

Angkutan Umum juga menjadi faktor penghambat, yang mana pada saat ini, tempat untuk memeriksa kondisi kendaraan angkutan umum sedang tutup, maka kendaraan angkutan umum tidak memiliki prasarana yang memadai.

- c. Faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Pemerintah Kota ada memiliki kewenangan untuk mengatur hal tersebut, salah satu dengan di keluarkan perda ini. Baik Dinas Perhubungan, Satpol PP, PUPR yang mengatur

perizinan. Jadi ketika membangun rumah, tempat usaha harus melihat GSB yang memiliki aturan dan hitungan.

Nah untuk melaksanakan perda ini, ada instansi-instansi terkait yaitu Satpol PP, Dinas Perhubungan terkait jalan, PUPR untuk pengawasan.

- d. Implikasi (dampak) dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Dengan sepengamatan Pemerintah Kota tergantung dari pengawasannya bagaimana. Karena sudah terpola pola pikir masyarakat kalau tidak ada petugas maka boleh menerobos lampu merah, melanggar rambu-rambu lalu lintas. Tapi ketika ada Polisi masyarakat tidak berani melakukan pelanggaran. Maka mengenai dampaknya fleksibel.

- d. Masyarakat sebagai pengguna jalan²¹

- a. Masalah-masalah tertib lalu lintas di Kota Manado.

Mengenai masalah lalu lintas yaitu kemacetan, angkutan umum yang parkir sembarangan. Angkutan umum salah masalah utama yang membuat kemacetan, dan juga parkir sembarangan.

- b. Faktor penghambat dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Faktor penghambat yaitu etika pengendara, masyarakat yang kurang paham mengenai tertib lalu lintas. Semisal angkutan umum dan pengendara lainnya yang beranggapan CCTV tidak ada fungsinya, berbeda jika ada petugas yang melakukan penjagaan maka lalu lintas akan baik.

- c. Faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Untuk faktor pendukung personil petugas yang melakukan penindakan, adanya rambu-rambu lalu lintas. Akan tetapi jikalau hanya rambu rambu lalu lintas kadang kala tetap dilanggar oleh para pengendara, kecuali ada petugas yang melakukan penjagaan. Tapi untuk sekarang petugas patroli sudah tidak

²¹Enda sebagai Masyarakat pengguna jalan Kota Manado pada tanggal 27 September 2021.

sering melakukan patroli dan penindakan. Dengan adanya CCTV juga menjadi pendukung tertib lalu lintas dan jalan di Kota Manado.

d. Implikasi (dampak) dalam penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado.

Kalau dampak penerapan tertib lalu lintas dan penegakan dari personil petugas masih belum memberikan tertib lalu lintas yang konsisten. Yah semisal ketika ada perugas tertib lalu lintas baik, akan tetapi jikalau tidak ada petugas keadaannya kurang kondusif. Maksudnya dampak penindakan ataupun penerapan tertib lalu lintas di Kota Manado fleksibel.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan Tertib Lalu Lintas dan Jalan berdasarkan Perda Kota Manado Nomor 4 Tahun 2019 tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum bisa sudah menjamin ketertiban dan kondusifitas lalu lintas dan jalan. Pengaturan dan kebijakan yang dibuat untuk menangani dan menjaga ketertiban lalu lintas dan jalan. Mulai dari UU LLAJ, Peraturan Pemerintah hingga Perda. Sangat baik yaitu dari pengaturan prasarana jalan, kendaraan, pengendara, etika berkendara, syarat berkendara, pelanggaran, penegakan, dan sanksi. Tetapi kembali lagi ke penerapan kebijakan tersebut yang masih belum maksimal.
2. Pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah terhadap pengguna ruang milik jalan yang mengganggu lalu lintas di Kota Manado belum maksimal. Masalah-masalah lalu lintas yang ada di Kota Manado, faktor penghambat dan faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas dan jalan di Kota Manado tetap saja masih belum bisa memberikan keadaan lalu lintas di Kota Manado menjadi kondusif. Kurangnya pemahaman masyarakat terkait tertib lalu lintas dan kurangnya tindakan penegakan oleh instansi terkait, telah membuat masyarakat sebagai pengguna jalan tetap melakukan pelanggaran yang sama yang menyebabkan kondisi jalan yang tidak kondusif. Karena ketika ada tindakan dari instansi terkait ataupun patroli dan

penindakan dari petugas membuat masyarakat sebagai pengguna jalan memberikan dampak jalan menjadi kondusif. Dengan demikian pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah terhadap pengguna ruang milik jalan yang mengganggu lalu lintas di Kota Manado bisa di katakan fleksibel ataupun belum maksimal.

B. Saran

1. Pemerintah daerah Kota Manado, dan instansi terkait sebaiknya memberikan sosialisasi secara maksimal terkait UU LLAJ, UU KLLAJ, UU terkait lalu lintas lainnya, juga Perda terkait lalu lintas hingga kebijakan-kebijakan guna memberikan pemahaman masyarakat mengenai tertib lalu lintas. Karena pemberian sosialisai sangat berdampak pada etika masyarakat sebagai pengguna jalan. Pemerintah Kota Manado juga harus bisa melihat apakah aturan aturan yang ada bisa menjadi faktor pendukung dalam penerapan tertib lalu lintas dan jalan atau malahan menjadi faktor penghambat karena terlalu banyaknya aturan hingga menjadi tumpang tindih dalam menerapkan tertib lalu lintas dan jalan di Kota Manado.
2. Pemasangan rambu-rambu lalu lintas secara menyeluruh, penambahan maupun perbaikan prasarana jalan, pemasangan CCTV untuk daerah yang rawan kemacetan maupun rawan pelanggaran lalu lintas dan memaksimalkan fungsi dari cctv untuk memberikan lalu lintas yang kondusif, penindakan dari personil berupa patroli, penjagaan pos keamanan lalu lintas hingga penegakan sanksi perlu di perkuat kembali. Tindakan dan sanksi yang diberikan harus memberikan efek jera bagi pelanggar lalu lintas. Pemerintah melalui instansi terkait dengan lalu lintas Kota Manado sudah sewajarnya melihat masalah lalu lintas menjadi hal khusus yang harus di atasi dan di selesaikan, agar tidak ada lagi kemacetan dan pelanggaran lalu lintas yang ada, guna memberikan dampak bagi daerah untuk membangun ketentraman dan ketertiban daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- Azhary. *Negara Hukum Indonesia, Analisis Yuridis Normatif tentang Unsurunsurnya*, Jakarta: UI Press, 1995.
- Apeldoorn, Van. *Pengantar Ilmu Hukum*, Banjar Masin: Noor Komala, 1960.
- Attamimi, Hamid S. *"Peranan Keputusan Presiden dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara"*, Jakarta: Pascasarjana Universitas Indonesia, 1990.
- Asshiddiqie, Jimly. *"Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara"*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2009.
- Asshiddiqie, Jimly. *Konstitusi & Konstitusionalisme Indonesia*, Padang: Perpustakaan Universitas Andalas, 2006.
- Asshiddiqie, Jimly. *"Teori Hans Kelsen Tentang Hukum"*, Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, 2006.
- Budiardjo, Miriam. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia, 1989,
- Emzir. *Metodologi Penelitian Kualitatif: Analisa Data*, Cet. 2. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2011.
- F.A. Hayek, Ibid., Hlm 232-260; E.C.S Wade dan A.W. Bradley, *Constitutional and Administrative Law*, Essex, Longman, 1989.
- Hidayat, Muhammad. *Implementasi Peraturan Daerah Nomor 41 Tahun 2003 Dalam Rangka Penertiban Penggunaan dan Peruntukan Jalan Di Kota Padangsidempuan*, Medan, 2020.
- Irianto, Sulistyowati. *Memperkenalkan Kajian Sosio-Legal dan Implikasi Metodologisnya*, Jakarta: Fakultas Hukum UI, 2009.
- Isra, Saldi. *Pergeseran Fungsi Legislasi, Menguatnya Model Legislasi Parlementer dalam Sistem Presidensial Indonesia*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2010.
- Kelsen, Hans. *"Teori umum tentang hukum dan negara"*, Jakarta: Nusamedia, 2011.
- Kusnardi, Mohammad. *Pengantar Hukum Tata Negara*, Jakarta: Pusat Studi hukum Tatanegara, FHUI, 1983.
- Moleong, Lexy. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Depdikbud, 1988.
- Moningka, Moreyne. *Analisis Perubahan Struktur Ekonomi Kota Manado*, Manado: Universitas Sam Ratulangi, 2019.
- Marzuki, Peter M. *"Penelitian Hukum"*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008.
- Octovina, Ribkha A. *Sistem Presidensial di Indonesia*, Sumedang Department of Governmental Science FISIP UNPAD, 2018.
- Phillips, Hood *Constitutional and Administrative law*, (London: Sweet & Maxwell, 2001.
- Romli, Lili. *Potret Otonomi Daerah dan Wakil Rakyat di Tingkat Lokal*, Banda Aceh: Pustaka Pelajar, 2007.
- Rawasita, Reny. *Menilai Tanggung Jawab Sosial Peraturan Daerah Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia*, Jakarta: Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia (PSHK), 2009.
- Rahardjo, Satjipto. *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.
- Sabon, Max B. *"Ilmu Negara"*, Jakarta: Universitas Atma Jaya, 2019.
- Sambuaga, Rinto R. *"Manajemen Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik Di Dinas Perhubungan Kota Manado"*, Manado: Universitas Sam Ratulangi, 2016.
- Sugiyono. *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta, 2008.
- Sumali, *Reduksi Kekuasaan Eksekutif di Bidang Perpu*, Malang: UMM Press, 2002.
- Takalamingan, Zidan. *Implikasi PERPPU NO.1 Tahun 2020 Terhadap Pertanggungjawaban Pemerintah Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan*, Manado: Universitas Sam Ratulangi, 2020.
- Wibowo, Wahyu. *Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan Dalam Penegakan Pelanggaran Lalu Lintas (Studi di Kalimantan Barat)*. Pontianak: Jurnal NESTOR Magister Hukum, 2016.